

Grand Paris : les élus locaux cherchent à sauver « leur » métro

Par **Dominique Malecot** | 11/12 | 07:00

**Le rapport sur le financement de la rocade Grand Paris Express rendu jeudi.
Pour le président de la région, le coût du projet ne doit pas être un obstacle.**

On en saura peut-être un peu plus à la fin de la semaine sur les tronçons du futur métro de rocade de la région parisienne Grand Paris Express, menacés par les économies budgétaires. Jeudi, l'ancien directeur des RER de la RATP Pascal Auzannet remettra à Cécile Duflot, ministre chargée du Grand Paris, son rapport sur le « *calendrier pluriannuel de réalisation et de financement* » du projet. Le gouvernement pourra alors prendre des décisions qui feront surtout des mécontents.

Depuis des semaines, les élus multiplient les initiatives pour faire valoir que « leur » métro ne peut attendre. Jean-Paul Huchon n'est pas en reste. Selon le président du conseil régional, Pascal Auzannet pourrait chiffrer à 10 milliards les travaux non compris dans l'enveloppe de 20 milliards annoncée par la SGP. Il pourrait donc suggérer de renoncer à la desserte de l'aéroport de Roissy et mettre en avant que la ligne orange serait « *plus chère que prévu* ». Quant à la verte, entre Orly, Saclay, Versailles et Nanterre, elle serait raccourcie. « *Quelles que soient les conclusions du rapport Auzannet, nous sommes tenus de conduire ce projet à son aboutissement* », insiste Jean-paul Huchon.

Dépenses non attribuées

Stricto sensu, le devis est tenu. L'accord du 26 janvier 2011 entre l'Etat et la région, l'acte de naissance du Grand Paris Express, mentionne que « *le montant global des investissements concernés est évalué à 32,4 milliards d'euros* ». Schématiquement, 20,5 milliards pour le Grand Paris Express et 9,9 milliards pour l'amélioration du réseau existant. Les documents qui y sont joints mettent des ressources en face de chaque grand poste d'investissement. En revanche, certaines dépenses ne sont pas « attribuées », notamment les 2,2 milliards de matériel roulant du métro automatique. Ne figurent pas non plus les superstructures des gares ni les financements - ou alors très partiellement - des tronçons reportés après 2025. Ainsi, pour la ligne Orange, l'apport de la SGP est plafonné à 2 milliards d'euros sur un total de plus de 5 milliards d'euros hors matériel roulant et acquisitions foncières... A cela s'ajoutent les interconnexions, des petits tronçons de lignes supplémentaires. De quoi faire sérieusement dérailler les devis initiaux, limités aux correspondances entre les réseaux.

Des chiffres que la SGP se refuse à commenter. Selon nos informations, son conseil de surveillance a été informé d'une hausse de 2,5 % du coût du projet.

Dominique Malécot, Les Echos

Share

Écrit par **Dominique MALECOT**
dmalecot@lesechos.fr